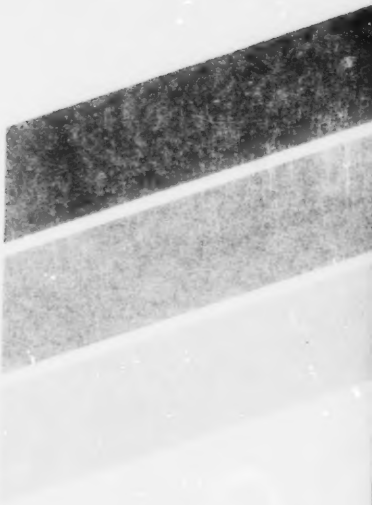
Ship-source Oil Pollution Fund Annual Report 1989-1990

Canada

Published by the Administrator,
Ship-source Oil Pollution Fund
270 Albert Street, Suite 900
Ottawa, Canada K1A 0N5

Ship-source Oil Pollution Fund Annual Report 1989-1990



Printed on recycled paper
Imprimé sur papier recyclé

91-03000/

Table of Contents

1. Introduction 1
2. Transitional Provisions — A New Fund for an Old Fund 1
3. The New Legislation 1
4. Contributions to the International Fund 2
5. IOPC Fund, Executive Committee and Assembly 4
6. Exxon Valdez 5
7. Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability 5
8. First Canadian Oil Spill Seminar 5
9. Claims Manual 6
10. Oil Spill Incidents 6
    10.1. Michipicoten Mystery Spill 6
    10.2. SOUTH ANGELA 7
    10.3. NESTUCCA 7
    10.4. Gabarus Mystery Spill 8
    10.5. CAMARGUE 8
    10.6. NANCY ORR GAUCHER 9
    10.7. A.S.L. SANDERLING 9
    10.8. MINERVA 9
    10.9. ARCTURUS/RUBIN LOTUS 10
11. History of the Maritime Pollution Claims Fund 10
12. Status of the Fund 13

The Honourable Doug Lewis, P. C., M. P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Lewis,

1. Introduction

Pursuant to section 722 of the *Canada Shipping Act*, I have the honour to submit to you my Annual Report on my operations as Administrator of The Maritime Pollution Claims Fund (M. P. C. F.) and of The Ship-source Oil Pollution Fund (S. O. P. F.) for the fiscal year commencing on April 1, 1989 and ending March 31, 1990.

By Order in Council P. C. 1988-247 dated October 24, 1988, the undersigned was appointed to be Administrator of the M. P. C. F. for a term of five years commencing November 18, 1988.

On April 24, 1989, the M. P. C. F. ceased to exist and was replaced on that day by the S. O. P. F. By section 81 of an Act to amend the *Canada Shipping Act*, S. C. 1987, c. 7,[1] the balance standing to the credit of the M. P. C. F. on that date of $149,618,850.24 was credited to the S. O. P. F.

By operation of section 89 of that Act, the Administrator of the M. P. C. F. in office on April 24, 1989 continued in office as Administrator of the S. O. P. F. for the balance of his term of five years.

2. Transitional Provisions – A New Fund for an Old Fund

The other transitional provisions of the *Canada Shipping Act* dealing with the two funds stipulate:

(a) Part XVI of the *Canada Shipping Act*[2] applies to any loss or damage incurred *after* May 1, 1989 regardless of the date of the incident which gave rise to the loss or damage.

(b) Any claim against the new Fund (S. O. P. F.) made after April 24, 1989 for loss or damage incurred prior to that date must be dealt with under Part XV[3] of the *Canada Shipping Act* which governed the operations of the M. P. C. F.

(c) All rights and obligations of the M. P. C. F. existing on April 24, 1989 became the rights or obligations of the Ship-source Oil Pollution Fund.

(d) Any claim or any right or obligation pending against the M. P. C. F. on May 1, 1989 may be enforced by or against the S. O. P. F. in accordance with Part XV[3] of the *Canada Shipping Act*.

The M. P. C F. was only in existence for 23 days in the fiscal year 1989-90. During that time, no claims were filed. Consequently, this Annual Report is devoted almost entirely to the operations of the Ship-source Oil Pollution Fund from April 24, 1989 to March 31, 1990.

3. The New Legislation

A new Part XV of the *Canada Shipping Act*, creating a revised and greatly improved legal regime of liability and compensation for oil pollution damage caused by ships, entered into force on April 24, 1989.[4]

As mentioned in my Annual Report for 1988-1989, this legal regime consists of three elements:

(a) A new fund — the S. O. P. F. — replaced the M. P. C. F. which was dissolved and the balance in that fund, $149,618,850.24, was transferred to the new fund on April 24, 1989.

The new legislation set the maximum aggregate liability of the S. O. P. F. in respect of any one incident at $100,000,000 during the fiscal year in which the legislation entered into force. It also provided that the limit of liability should be indexed annually to the Consumer Price Index, excluding the food and energy component. Consequently, the limit of liability of the S. O. P. F. has been adjusted to $105,500,000 for the fiscal year commencing April 1, 1990.

---

[1] Superseded by R. S. C. 1985, c. 6 (3rd Supp) on May 1, 1989
[2] R. S. C. 1985, c. 6 (3rd Supp)
[3] R. S. C. 1985, c. s-9
[4] S. C. 1987, c. 7 now contained in R. S. C. 1985, c. 6 (3rd Supp) as Part XVI

The legislation also authorizes a levy, were it to be imposed, for payments into the S. O. P. F. during the fiscal year in which the legislation entered into force at 30 cents per tonne. This amount would be levied on oil imported by ship into Canada in bulk as cargo and also on oil shipped from any place in Canada in bulk as cargo of a ship.

The legislation also provides that the amount of the levy is to be indexed annually in the same manner as the limit of liability of the S. O. P. F. Accordingly, the amount of the levy, were it to be imposed during the fiscal year commencing April 1, 1990, has been adjusted to 31.65 cents per tonne. It should be noted, however, that the revised S. O. P. F. levy has not been imposed to date.[5]

(b) The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC) also entered into force for Canada on April 24, 1989. The CLC applies to ships carrying persistent oil in bulk as cargo. Its purpose is to ensure that persons suffering oil pollution damage receive compensation. The CLC places strict liability for such damage on the owner of the ship from which the oil discharge took place. With some important exceptions, the owners' liability can be limited to the lesser of approximately $202 per ton[6] of the ship's liability tonnage, and approximately $21.25 million.[6] A ship carrying more than 2,000 tons of persistent oil in bulk as cargo and navigating in Canadian waters, must have a Convention Certificate which certifies that the owner has insurance to cover this amount. An important feature of the CLC is the right of claimants to take direct action against insurers to enforce their claim.

(c) On April 24, 1989, the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) entered into force for Canada. The Fund Convention established the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund). The purpose of this fund is to supplement the compensation payable under the CLC. The IOPC Fund, financed in most states by persons who receive annually more than 150,000 tonnes of Contributing Oil in bulk by sea, compensates persons suffering oil pollution damage up to a maximum amount (including compensation available under the CLC), of approximately $91 million[6] in respect of any one incident. If the ship owner is not liable, or where the owner is liable but cannot meet its liabilities, the IOPC Fund pays the full compensation due. Canada's contributions to the IOPC Fund are paid directly from the S. O. P. F. See Figure 1 showing a summary of levels of compensation available.

(d) This new legal regime of compensation for oil pollution damage operates as follows:

The Administrator of the S. O. P. F. is, where applicable, responsible for investigating, assessing and settling claims for compensation for oil pollution damages caused by oil spills from ships.

A claimant for oil pollution damage (other than a public authority in Canada) has three alternative means of seeking compensation:

(i) submit a claim to the Administrator of the S. O. P. F. Thus, the fund can be considered to be one of first resort;[7]

(ii) sue the ship owner; or

(iii) submit a claim to the Director of the IOPC Fund.

It should be noted that while the CLC and the IOPC Fund apply only to spills for ships carrying oil in bulk as cargo, the S. O. P. F. applies to spills from all classes of ships, mystery spills and claims for loss of fishing income.

4. Contributions to the International Fund

The IOPC Fund is financed by contributions based on imports by sea and coastal shipments of contributing oil received by member states

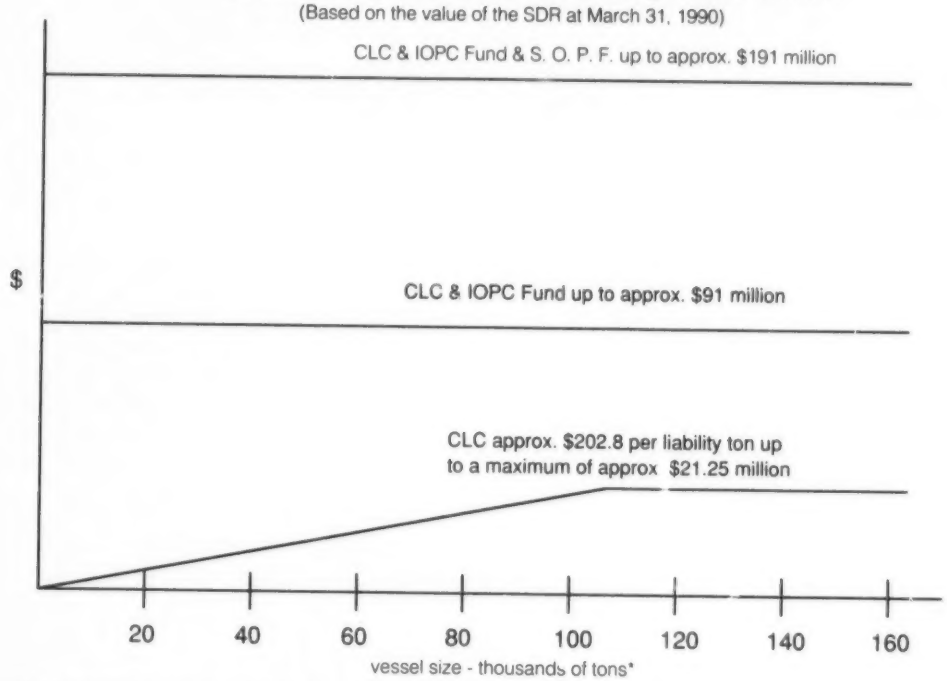
[5] Between 15 February 1972 and 1 September 1976, a levy of $0.15 per tonne was paid and collected on oil imported into Canada by ship in bulk and shipped in bulk from any place in Canada. The total levy receipts credited to the M. P. C. F. were $34,866,459.88.

[6] The amounts payable under the CLC and IOPC Fund fluctuate as they are tied to the exchange rate of the Special Drawing Right (S. D. R) of the International Monetary Fund. (As of March 31, 1990, 1 S. D. R. = $1.52 Cdn.)

[7] Upon payment of a claim, the Administrator of the Fund is subrogated to the rights of the claimant and has a statutory duty to seek recovery from the ship owner, or the International Fund as the case may be.

Figure 1

***Canada Shipping Act* Part XVI – Compensation for oil pollution damage in respect of any one incident involving a laden tanker**



1. 1969 Civil Liability Convention (CLC) provides compensation of up to approx. $21.25 million.
2. International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) and CLC provide aggregate compensation of up to approx. $91 million.
3. Ship-source Oil Pollution Fund (S. O. P. F.), IOPC Fund and CLC provide a combined amount of up to approx. $191 million for any one incident involving a laden tanker.

Note: The S. O. P. F. provides up to $100 million (for fiscal year 1989-1990) over and above the funds available under the IOPC Fund and CLC in respect of spills from laden tankers. The S. O. P. F. is also available for compensation for oil spills from ships other than laden tankers, certain claims for loss of fishing income and mystery spills.

* As defined in Article V of the Civil Liability Convention

during the calendar year previous to the one in which contributions are assessed. "Contributing oil" includes both crude oil and heavy fuel oil (No. 4 and above) for use as a fuel for the production of heat or power. Any amount received by persons in excess of 150,000 tonnes for the year in question must be reported.

The Administrator of the S. O. P. F. has a statutory duty to report to the Director of the IOPC Fund the quantities of contributing oil received at places in Canada and to pay Canada's contributions out of the S. O. P. F. to the IOPC Fund, in accordance with Article 14 of the Fund Convention. In most other member states, the contributors are the persons who actually receive the oil.

Arrangements were made by which Revenue Canada, Customs and Excise and Statistics Canada are able to provide details, on an annual basis, of the quantities of oil imported thereby avoiding the need to make regulations requiring

companies to make individual reports on their imports. That arrangement has worked smoothly and efficiently.

However, information needed to report coastal shipments of contributing oil was not available from these sources. In the absence of regulations, the co-operation of industry was sought and willingly given to obtain the required information.

By the terms of the Fund Convention, Canada was obliged to make an initial contribution to the International Fund calculated on the basis of a fixed sum, for each ton of contributing oil received during the calendar year preceding that in which this Convention entered into force for Canada.

Based on 30,173,643 tonnes of contributing oil received during calendar year 1988, Canada's initial contribution, amounting to $134,330.73, has been paid to the International Fund. In addition, Canada's first annual contribution, as determined by the Assembly (for the portion of 1989 during which Canada was a member, i.e. April 24 to December 31, 1989), amounting to $72,877.26 has also been paid.

A total of 857,458,424 tonnes of contributing oil was received by the 43 members of the IOPC Fund in the calendar year 1988. Of this total, 3.52% was attributable to Canada which ranked seventh after Japan, Italy, France, Netherlands, United Kingdom and Spain. The breakdown of the annual contributions amongst member states is shown at Figure 2.

5. IOPC Fund, Executive Committee and Assembly

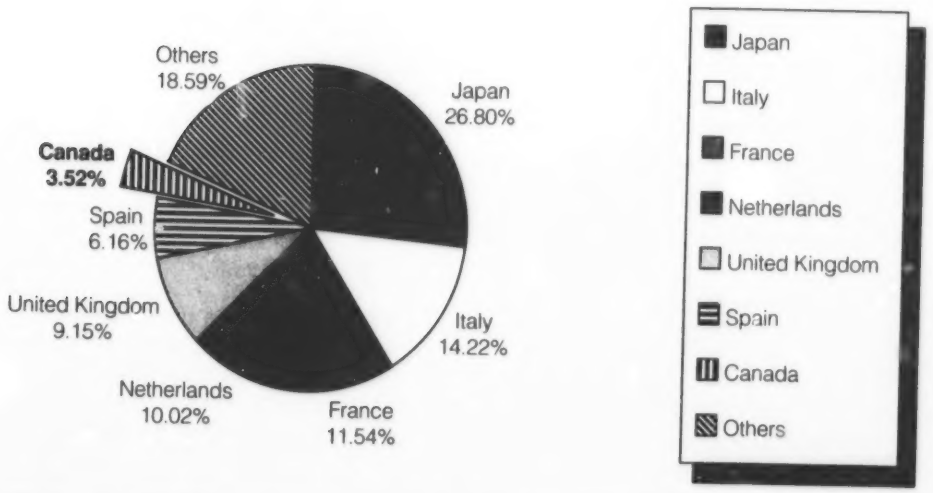
The twenty-second and twenty-third session of the Executive Committee and the twelfth session of the Assembly of the IOPC Fund took place at London, England, during the week of October 23-27, 1989.

The Administrator headed the Canadian Delegation to these meetings which dealt with claims paid, the budget for the ensuing year, annual contributions – a total of £1,600,000 for 1989 – the definition of contributing oil and reports on oil receipts.

Canada was elected to be a member of the Executive Committee as one of the states receiving the largest quantities of contributing oil.

Figure 2

Contributing oil received in the territories of member states of the IOPC Fund in the calendar year 1988



The current Director, Mr. Mäns Jacobsson, was elected for a second term of 5 years commencing on January 1, 1990.

6. Exxon Valdez

On March 24, 1989, the U. S. flag tanker Exxon Valdez ran aground in Prince William Sound on the South Coast of Alaska, spilling some 11,000,000 gallons of crude oil into the surrounding waters. This event was important, as unlike any other oil spill it changed the public perception and expectations relating to oil spill response, liability and compensation.

The ramifications of this single oil spill will be felt for many years to come. The cost alone (some $US 2,500,000,000) fundamentally questioned the existing parameters of the international and domestic oil spill compensation regimes presently in force in Canada and elsewhere.

7. Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability

In June 1989, the Prime Minister appointed a panel to review measures currently in place to ensure the safe movement of oil and chemicals by tanker and barge through Canadian waters and fishing zones. That review was to include the existing Canadian Legislation and International Conventions dealing with oil spill liability and compensation.

The panel consisted of David Brander-Smith, Q. C., Chairman; Denise Therrien, P. Eng., and Stan Tobin as members, and arrangements were made:

(a) to invite the three panel members to attend the First Canadian Oil Spill Seminar (see item 8).

(b) for a meeting between the panel members and the Director of the International Oil Pollution Compensation Fund when he was in Ottawa attending the seminar.

(c) to provide information on the history and the operations of the M. P. C. F. and the S. O. P. F.

The panel submitted an interim report on September 29, 1989 and their final report is expected in the latter part of 1990. Although the interim report did not contain any recommendations concerning the S. O. P. F., it is expected that the final report will be more comprehensive.

8. First Canadian Oil Spill Seminar

The S. O. P. F. sponsored and organized a seminar on the new Canadian Regime regarding Liability and Compensation for Oil Pollution Damage which was held at Ottawa on September 6, 1989.

The seminar was well attended by members of the Admiralty Bar from across Canada, representatives from the oil and shipping industries and senior officials from the Canadian Coast Guard, the Departments of External Affairs, Justice, Fisheries and Oceans, and Environment Canada as well as the members of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability.

The purpose of this seminar was to present the details of the new legal regime for oil spill liability and compensation in force in Canada, and to demonstrate its relationship to the International Regime.

The seminar attracted many very fine speakers from both Canada and abroad.

The Director of the IOPC Fund was the principal speaker. The particular speakers and the subjects covered were:

Welcome Address
Ranald A. Quail
Assistant Deputy Minister / Marine
Commissioner, Canadian Coast Guard

Introduction
P. M. Troop, Q. C.
Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund

Topics
The International Conventions on Compensation for Oil Pollution Damage and the International Oil Pollution Compensation Fund
Mr. Mäns Jacobsson
Director, IOPC Fund

The Ship-source Oil Pollution Fund
P. M. Troop, Q. C.
Administrator

Reports to the IOPC Fund
Fergus Millar

Oil Spill Liability and Compensation in Canada

(i) The Public Perspective
L. C. Audette, O. C., Q. C.

(ii) The Public Authority Perspective
Michael A. H. Turner
Deputy Commissioner
Canadian Coast Guard

A. E. H. Popp, Q. C.
Senior General Counsel
Admiralty and Maritime Law

(iii) The Ship Owner's Perspective
Dr. Edgar Gold

(iv) The International Perspective
Mr. Måns Jacobsson
Director, IOPC Fund

Concluding Remarks
W. David Angus, Q. C.
President
Canadian Maritime Law Association

During the year, the Administrator also gave presentations to government and industry groups in Montreal, Toronto, Ottawa, and Halifax.

9. Claims Manual

In view of the new expanded role of the S. O. P. F., a Claims Manual was published by the Administrator shortly before the end of the year. It was considered that a manual would help persons filing claims against the S. O. P. F. by identifying the necessary information and documents required for the proper assessment of claims.

The manual contains background information on the S. O. P. F., the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention. It also sets out the liability of the S. O. P. F. and the compensation available from it and the two Conventions.

The manual:

(a) describes the types of claims for which the S. O. P. F. may be liable, who may claim, the time limit for claims, and where claims should be presented.

(b) sets out, in a straightforward manner, the information and documents required by the Administrator for the purposes of processing claims respecting costs of preventive measures and clean-up operations, replacement and repair costs, loss of earnings or revenue while property is being repaired, replaced or restored to working order, mystery spills and claims for loss of fishing income.

Copies may be obtained from:

Ship-source Oil Pollution Fund
900-270 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

10. Oil Spill Incidents

10.1. Unidentified Discharge of Oil in Lake Superior near Michipicoten, Ontario (1984)

The Crown commenced proceedings against the Administrator of the M. P. C. F. to recover $12,354.99 for clean-up costs and expenses for a discharge of oil in the harbour of Michipicoten in July 1984. In the end, the amount of the claim was not disputed; the issue was the source of the pollution. At the time of the incident, the *Canada Shipping Act* required the claimant to prove the discharge of oil was from a ship. Eventually, the Crown was able to produce evidence that the most likely source of the oil spill was a ship and that the reasonable efforts had been made to identify the particular ship but without success. Further investigation revealed no possible land-based source for the oil spill.

In view of the considerable delay by the Crown in bringing this claim to court and the further delay in responding to the Administrator's inquiries, the Crown agreed to drop the claim for 5 years interest as well as any claim for court costs.

The factors engaging the Administrator's agreement to settle this claim were:

(a) the costs and expenses claimed by the Crown appeared to have been reasonably incurred.

(b) further litigation would be costly and involve a risk that the court would award the Crown interest on its claim as well as costs.

(c) the lack of evidence to prove that the oil spill was from a land-based source.

For these reasons, it was considered that this settlement was appropriate for the proper administration of the Fund and it was completed, the action in the Federal Court was discontinued and a release given.

10.2. Discharge of oil from the SOUTH ANGELA at Come by Chance, Newfoundland (1988)

Last year, I reported the litigation in the Federal Court of Canada by more than 200 commercial fishermen for damages and loss of income arising from the SOUTH ANGELA (G. R. T. 59,353) oil spill.

Although the Administrator has not been made a party to the proceedings, an attempt was made to engage the Fund to pay the solicitor and client costs incurred. The provable actual damages appeared to be nominal.

In response, I brought to the attention of legal counsel acting for the fishermen that before any payment could be made, certain statutory conditions had to be satisfied. The most important conditions to be established were for the fishermen to obtain judgment against the ship owner and that the judgment remains unpaid. Neither of these conditions have been met.

10.3. NESTUCCA (1988)

In my last annual report (1988-1989), I gave a short description of this oil spill under the title of *The West Coast Oil Spill*. There have been several developments in the current fiscal year.

This oil spill occurred in U. S. waters, yet caused significant oil pollution damage in Canada and in Canadian waters.

On December 23, 1988, the U. S. tug OCEAN SERVICE collided with and punctured her own tow, the U. S. tanker barge NESTUCCA (G. R. T. 5339), carrying approximately 11 million litres of number 6 fuel oil. After the collision, the leaking NESTUCCA was towed some 40 kilometres seaward off the mouth of the Columbia River where temporary repairs were made. Some 875,000 litres of oil was discharged. Large quantities of oil showed up on Canadian beaches, coming ashore near Carmanah Light station on December 31, 1988. Oil samples taken at Carmanah Point matched the oil from the NESTUCCA.

Both the tug OCEAN SERVICE and the NESTUCCA were owned by Sause Brother's Ocean Towing Inc. and were entered in the West of England P & I Club for full pollution cover to a maximum amount of US $400,000,000.

The owners commenced legal proceedings in the U. S. Courts to limit their liability in accordance with U. S. law. The court required all claimants to file their claims with the court by December 1, 1989.

Notice of some 15 claims were filed with the Ship-source Oil Pollution Fund for loss of fishing income pursuant to section 675 of the *Canada Shipping Act*. The claimants allege that they lost income from fishing because the Department of Fisheries and Oceans closed certain areas on the West Coast of Vancouver Island as a direct result of the discharge of oil from the NESTUCCA. Fisheries Areas 23 and 24 were closed to selected shell fish harvesting, but were shortly reopened for all shell fish other than crab, which did not reopen until June 26, 1989.

This incident occurred before the new Part XXI of the *Canada Shipping Act* came into force on April 24, 1989.[8] The applicable legal regime at the time was Part XV of the Act[9] which, with one exception, only applies to oil spills from laden tankers in Canadian waters.

The one exception covers claims by fishermen for loss of income caused by an oil spill. Fishermen who assert this type of claim only have to show that the loss of income was attributable to the discharge of oil from a ship.

Parliament has stipulated, however, that notice of claim may only be given by a fisherman if the fisherman cannot recover his loss from any other person, in this case, the ship owner.

---

[8] S. C. 1987, c. 7
[9] R. S. C. 1985, c. s-9

Accordingly, a letter was sent to the fishing claimants informing them of this requirement and suggesting that each claimant make sure they had taken all necessary steps to recover their loss from the ship owner by filing their claim with the U. S. District Court for Oregon by December 1, 1989. Most of the claimants took the necessary steps to do so in time. The U. S. Court will have to decide whether Canadian fishermen can recover their claims from the ship owner. The first stage in this process is scheduled for December 4, 1990.

10.4. Unidentified discharge of oil at Gabarus, Nova Scotia (1989)

On June 9, 1989, a report was received by the Coast Guard of Bunker C oil coming ashore in Gabarus Harbour. The next day, additional reports were received regarding an oil slick and that lobster crates in the harbour had been oiled. There was no evidence of the source of the oil.

Coast Guard officials were deployed from the Mulgrave Emergency Centre to recover the oil, prevent further damage, and 300 feet of boom was placed around the lobster crates.

These efforts had not been taken soon enough to prevent contamination of a large quantity of lobsters and lobster crates in the harbour at that time. As a direct result of this contamination, the Department of Fisheries and Oceans ordered one lobster fisherman to dispose of 47 crates of live lobsters belonging to him. Subsequently, under the direct supervision of Fisheries and Oceans, and after culling 185 lbs of acceptable lobsters, the condemned lobsters were taken off shore and released to the sea.

On July 26, 1989, that lobster fisherman filed a claim with the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund pursuant to section 710 of the *Canada Shipping Act* for oil pollution damage of some 4,000 lbs of market and canner lobsters.

The identity of the ship or ships that discharged the oil remains unknown, but the claimant is entitled to the benefit of Section 710(5) of the Act which states that he is not required to satisfy the Administrator that the oil pollution damage suffered was caused by a ship.

I investigated the claim and obtained evidence from the claimant under oath of the quantum of his loss, damages, costs and expenses suffered and incurred by him, including his legal costs. I also determined the amount of interest to which he was entitled under Section 723 of the Act.

Accordingly, I assessed this claim at $16,276.00 plus legal costs of $2,700. This amount was offered to and accepted by the claimant on October 5, 1989. The agreed amount was paid out of the Fund to the claimant on October 16, 1989.

On August 30, 1989, local sea-food processing companies filed a claim with the Administrator pursuant to Section 710 of the *Canada Shipping Act* for oil pollution damage for the loss of 6,408 lbs of market lobsters, 5,922 lbs of canner lobsters and for the cost and expense of cleaning and repairing 430 new or almost new lobster crates contaminated by the oil in Gabarus Harbour.

I investigated this claim as well and obtained evidence from company officers and employees under oath. That evidence established to my satisfaction that the Department of Fisheries and Oceans ordered these companies to dispose of 55 crates of live lobsters belonging to them and that the condemned lobsters be taken offshore and released to the sea. Further, to mitigate their loss, company employees cleaned and culled some 20,000 lbs of other lobsters contaminated by oil. These efforts were only partially successful as 6,438 lbs of lobsters died in the process. There was no evidence to show that this claim resulted from the claimants' wrongful act or omission or from negligence.

After determining the interest to which the companies were entitled under the Act, I assessed this claim at $48,000 plus interest of $2000. That amount was offered and accepted on October 6, 1989 and paid on October 16, 1989.

As of March 31, 1990, no claim had been received from the Canadian Coast Guard for Her Majesty's costs and expenses of oil recovery and clean-up.

10.5. Discharge of oil by CAMARGUE into the Bay of Fundy, New Brunswick (1989)

On Sunday, June 18, 1989, the French flag tanker CAMARGUE (G. R. T. 69016) overflowed her engine room port wing tank while taking on

bunkers, (intermediate fuel oil), from a bunker barge. This discharge occurred while the tanker was moored at the Canaport Monobuoy near Saint John, N. B. As the overflow occurred in fog, the actual amount of oil discharged could not be accurately determined.

A 2.5 kilometre slick was seen off the Coleson Cove generating station. At first, there appeared to be some threat to fish farms in the Black Bay and Passamaquoddy Bay areas, but the tides and winds carried the slick away from the beaches, weirs and salmon farms and out into the Bay of Fundy where it quickly evaporated.

CAMARGUE was a laden tanker carrying more than 2000 tons of oil, having a valid certificate of insurance issued under the Civil Liability Convention showing that she was fully insured for oil pollution risks in the United Kingdom Protection and Indemnity Club. Both the ship owner and its insurers would be fully and directly responsible for the costs and expenses, and any oil pollution damage caused by the spill is not expected to exceed the limit of the owner's liability.

No claims have been made and no claims are expected to be made against the Ship-source Oil Pollution Fund.

10.6. NANCY ORR GAUCHER (1989)

This double bottomed and double sided Canadian owned and registered tanker (G. R. T. 2999) arrived at Hamilton on July 25, 1989, carrying 4,275 tonnes of heated bitumen from St. Romuald, Quebec.

Shortly after arrival, while preparing to discharge the cargo from No. 7 tank, there was a sudden eruption of bitumen from the ullage port and the from the deck valve at No. 1 tank.

Some 250 cubic metres of cargo escaped with about 25 cubic metres discharging into the harbour. The ship owner and its insurers arranged and paid for the costs of $230,599 to recover that cargo, the owner's limit of liability being approximately $473,000.

The additional cost of cleaning the tanker (approximately $483,000) has been claimed by the owners from the International Oil Pollution Compensation Fund which disputes the claim.

From Canada's point of view, the significance of this incident is that the IOPC Fund has been directly engaged in an oil spill in Canadian waters for the first time since Canada became a member of the Fund.

10.7. A. S. L. SANDERLING (1989)

On August 21, 1989, the Coast Guard Traffic Centre at Halifax reported a spill of Bunker C at Pier 30 alongside A. S. L. SANDERLING (G. R. T. 14,741) in Halifax harbour. A boom was deployed around the ship's bow and stern. The ship owner took charge and paid the expenses of the clean-up operation at a cost of less than $10,000. There was conflicting evidence as to whether the oil came from that ship or not. No oil samples were taken from the ship, although samples of the oil spilled were taken.

I received inquiries as to whether the Fund would reimburse the ship owner or the Crown for the costs incurred. The ship owner, not being a public authority, would have no claim against the Fund. If the ship owner was reimbursed by the Crown on the basis that the Crown and not the ship owner should have paid the costs and expenses, there is doubt whether the Fund could be called upon to reimburse the Crown.

As of March 31, 1990, no claim arising out of this incident had been received.

10.8. MINERVA (1989)

On October 6, 1989, the Brazilian flag MINERVA (G. R. T. 14,150) discharged an unknown amount of fuel oil in Montreal Harbour.

In due course, after denying liability, the ship's insurers employed a local contractor to recover the oil spill.

A dispute arose as to whether or not all the work done by the contractor was caused by the discharge of oil from MINERVA. In the result the ship's insurers refused to pay the contractor's account in full.

Counsel for the contractor asked whether the Fund would pay the unpaid portion of its account on the basis that some of the oil resulted from a mystery spill.

He was informed that I was not aware of any basis upon which the Fund could be responsible for this claim. No such claim has been received as of March 31, 1990.

10.9. ARCTURUS / RUBIN LOTUS (1990)

In the early morning of February 23, 1990, the Polish flag fishing vessel ARCTURUS (G. R. T. 2603), alongside berth no. 3 at Vanterm Terminal in the Port of Vancouver, was struck on the port bow by the Vanuatu flag bulk carrier RUBIN LOTUS (G. R. T. 22,599). As a result, the port fore peak fuel tank of ARCTURUS, holding some 40 tonnes of diesel oil was holed thereby discharging diesel oil into the waters of Vancouver Harbour.

Various organizations under the direction of Vancouver Port Corporation were engaged in the clean-up operations.

The Vancouver Port Corporation commenced legal proceedings in the Federal Court of Canada on February 26, 1990 against both ships, their owners and masters. Court records show that a bond for $1,171,000 was posted by the owners of RUBIN LOTUS to permit the ship to sail.

Notwithstanding paragraph 713(1)(a) of the *Canada Shipping Act* the Administrator was not made a party to the action. As it appeared that the posted security would be sufficient to settle all claims arising, counsel for the Vancouver Port Corporation agreed to amend the proceedings to join the Administrator as a party only if it became necessary to proceed with the action.

11. History of the Maritime Pollution Claims Fund

With the demise of the Maritime Pollution Claims Fund, it may be useful to you, to Parliament and to the public to have a retrospective summary of all the claims made and the claims paid by that Fund since the appointment of the first Administrator in 1973, particulars are shown at Figure 3.

Figure 3

Summary of Claims/Settlements — M.P.C.F. and S.O.P.F. (to March 31, 1990)

Date	Vessel (Flag State)	Location of Incident	Cause of Incident	Quantity/ Type of Oil	Claims Received	Remarks — Payments Made
4.7.73	St. Spiridon (Liberia) Florence (Liberia)	St. Lawrence River	Collision	300 Tonnes Fuel Oil	Fisherman's loss of income: $3,200.00	Settled in amount of $345.90
29.9.74	Island Spruce (Caymen Islands)	East Coast of Nova Scotia	Stranding	36 Tonnes Diesel Oil	Clean-up Costs: $10,514.20	Settled in amount of $9,895.86
30.9.74	Golden Robin (Greek)	Dalhousie, N.B.	Grounding	Bunker C	Fisherman's loss of income: $3,000.00	Settled in amount of $300.00
					Clean-up Costs/ Damages: $179,000.00	Out-of-court settlement by interested parties — no payments from Fund
29.9.77	Vasco D'Orey (Portuguese)	St. John's, Nfld.	Ship-board Fire	65 Tonnes Diesel Fuel	Preventive actions: $39,. 13.36	Claim discontinued
15.3.79	Kurdistan (British)	Cabot Strait	Structural Failure	6,300 Tonnes Bunker C	Fishermen's loss of income: $422,000	Out-of-court settlement by all interested parties. Settled in amount of $2,349,364.00
					Clean-up Costs: $6,946,109	
20.8.79	George M. Kellar (Liberia)	Saint John, N.B.	Accidental Discharge	1.5 Tonnes Crude Oil	Fishermen's Claim: Loss of fish $85,000.00 Gear Damage $4,500.00	Out-of-court settlement by shipowner
21.10.79	Mystery Spill	Lake Ontario (Kingston Area)	Unknown	0.4 Tonnes Bunker C	Clean-up Costs: $58,633.82	Settled in amount of $58,633.82
31.10.79	Sevonia Team (British)	Port-au-Saumon, P.Q.	Tank cleaning	Unknown Crude Oil Washings	Clean-up Costs: $14,500.00	Claim discontinued/time barred
					Fishermen's loss of income/gear damage $24,610.00	

Figure 3 *(cont'd)*

Date	Vessel (Flag State)	Location of Incident	Cause of Incident	Quantity/ Type of Oil	Claims Received	Remarks — Payments Made
7.11.79	Sprague Arcturus ((Liberia)	Saint John, N.B.	Accidental Discharge	0.7 Tonnes Bunker C	Fisherman's Claims: Loss of fish $8,500.00 Gear Damage $8,700.00	Circumstances precluded isolation of claims by incident. Claims discontinued/time barred
11.11.79	Irving Arctic (Canada)	Saint John, N.B.		1.6 Tonnes Fuel Oil		
30.8.80	Mystery Spill	Point Tupper, N.S.	Unknown	Unknown Bunker C	Clean-up Costs: $20,000.00	Paid by Gulf Canada — no Fund liability
16.9.80	Lady Era (Greece)	Port Cartier, P.Q.	Grounding	482 Tonnes Fuel/Lube Oil	Removal of oil $303,339.28	Settled in amount of $298,339.28
23.9.81	Ammonia (Greece)	Quebec City, P.Q.	Tank rupture while berthing	143 Tonnes Bunker Fuel	Clean-up Costs: $250,000.00 Fishermen's Claims: Loss of income and gear damage $15,000.00	Claimed against shipowner
7.10.81	Mystery Spill	Cornwall, Ontario	Bilge pumping	4.1 Tonnes Mixture	Clean-up Costs: $95,531.00	Settled in amount of $108,449.60 (Includes legal costs and interest)
7.12.83	Unisol (Peru)	Chandler, P.Q.	Grounding	Unknown Fuel Oil	Clean-up/Removal Costs: $1,409,747.14	Negotiated settlement in amount of $200,000.00
27.4.84	Mystery Spill	Michipicoten, Ontario	Unknown	Unknown	Clean-up Costs: $12,354.99	Settlement discussions in progress
?.06.84	Mystery Spill	Point Pelee, Ontario	Unknown	Unquantifiable	Clean-up Costs: $182,979.45	Settled in the amount of $95,563.42
3.11.85	Pointe Levy (Canada)	Matane, P.Q.	Grounding	236 Tonnes Bunker C	Clean-up Costs: $3,079,937.39	Claim discontinued/time barred
6/7.03.88	South Angela (Liberia)	Come-by-Chance, Nfld.	Overflows	69 Tonnes Crude Oil	Fishermen's Claims: Unknown. Clean-up Costs: $202,000.00	Court proceedings pending
23.12.88	Nestucca (United States)	off Grays Harbour, Washington State	Collision between tug and barge	860 Tonnes Bunker C	Fishermen's Claims Clean-up Costs	Under litigation (U.S. Courts)
9/10.06.89	Mystery Spill	Gabarus, N.S.	Unknown	Unknown Bunker C	Fishermen's Claims	Settled in amount of $68,976.00

12. Status of the Fund

During fiscal year 1989-90, the Maritime Pollution Claims Fund and the Ship-source Oil Pollution Fund paid out, at the direction or the request of the Administrator pursuant to:

(a) sections 706 and 707 of the Act, the total sum of $177,020.48, comprising the following costs and expenses:

Administrator Fees	$53,725.00
Legal Fees	58,480.70
Miscellaneous Expenses	3,044.15
Office Expenses	26,442.08
Professional Assistance	23,103.32
Seminar Costs	1,288.00
Statistics Canada	4,360.00
Travel Costs	6,577.24
	$177,020.48

(b) section 701 of the Act, the Administrator directed the following payments out of the Ship-source Oil Pollution Fund to the International Fund in accordance to Articles 10, 11, 12 of the Fund Convention:

Initial Contribution	$134,330.73
1989 Annual Contribution	72,877.26
Total	$207,207.99

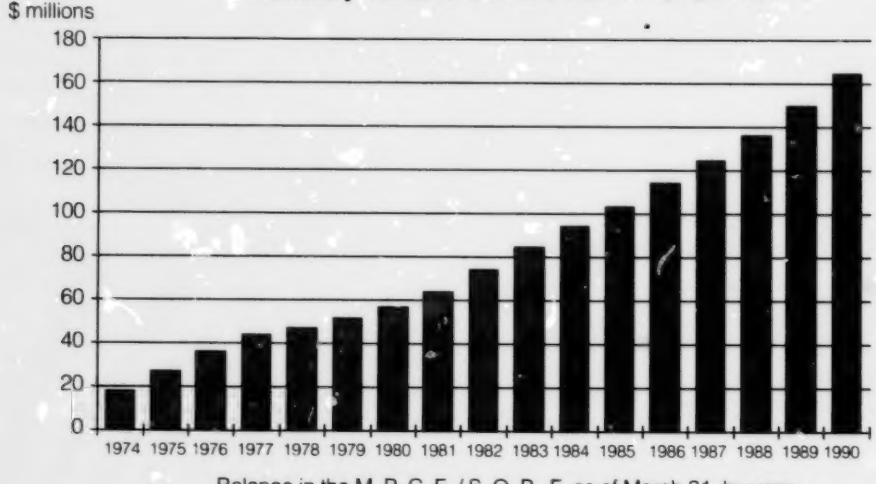
(c) sections 710 and 711 of the Act, the Administrator settled claims arising from the unidentified discharge of oil at Gabarus, Nova Scotia in June 1989 for the sum of $81,330.99.

During the reporting fiscal year, interest credited to the Fund was $15,629,699.69. At March 31, 1990, the balance in the Fund was $164,782,990.47.

The status of the two funds from 1974 to 1990 is shown at Figure 4.

Figure 4

Status of the Funds
Monetary Value of the M. P. C. F. / S. O. P. F.



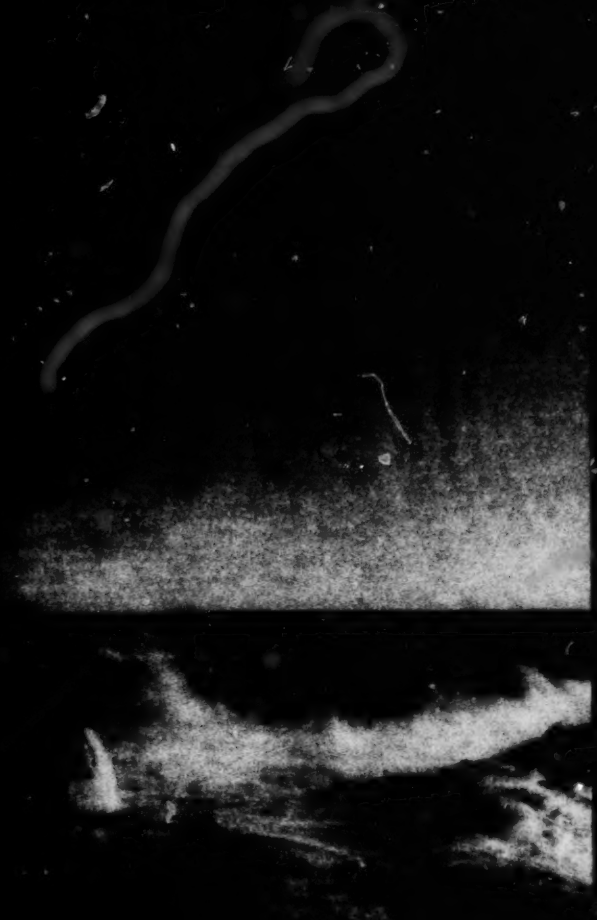
Balance in the M. P. C. F. / S. O. P . F. as of March 31, by year

Yours sincerely,

Peter M. Troop
Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport annuel 1989-1990



Publié par l'administrateur,
Caisse d'indemnisation des dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
270, rue Albert, pièce 900
Ottawa, Canada K1A 0N5

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport annuel 1989-1990

Printed on recycled paper
Imprimé sur papier recyclé

Table des matières

1. Préambule 1
2. Dispositions transitoires — Une nouvelle caisse remplace l'ancienne 1
3. La nouvelle législation 1
4. Contributions au Fonds international 4
5. Comité exécutif et assemblée du Fonds international 5
6. Pétrolier Exxon Valdez 5
7. Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la faculté d'intervention en cas de déversements en milieu marin 6
8. Premier séminaire canadien consacré aux rejets d'hydrocarbures 6
9. Manuel sur les demandes d'indemnisation 7
10. Événements découlant de rejets d'hydrocarbures 7
    - 10.1. Michipocoten — Fuites ou rejets provenant de sources non identifiées 7
    - 10.2. Pétrolier SOUTH ANGELA 8
    - 10.3. Barge pétrolière NESTUCCA 8
    - 10.4. Gabarus — Fuites ou rejets provenant de sources non identifiées 9
    - 10.5. Pétrolier CAMARGUE 10
    - 10.6. Navire-citerne NANCY ORR GAUCHER 11
    - 10.7. Navire A.S.L. SANDERLING 11
    - 10.8. Navire MINERVA 11
    - 10.9. Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS 12
11. Aperçus chronologiques intéressant la caisse des réclamations de la pollution maritime 12
12. État actuel de la Caisse 15

L'honorable Doug Lewis, C.P. député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

En qualité d'administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (M. P. C. F.) et de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse), j'ai l'honneur de vous soumettre, conformément à l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le rapport annuel sur mes activités, pour l'exercice financier commençant le 1er avril 1989 et se terminant le 31 mars 1990.

Par décret en conseil C. P. 1988 - 247 du 24 octobre 1988, le soussigné a été nommé administrateur de la caisse des réclamations de la pollution maritime, pour un mandat de cinq ans, prenant effet le 18 novembre 1988.

Le 24 avril 1989, la caisse des réclamations a cessé d'exister pour être remplacée le même jour, par la Caisse. A cette date, conformément à l'article 81 de la Loi modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L. C. 1987, ch. 7[1], le solde créditeur de la caisse des réclamations, d'un montant de 149 618 850,24 $ a été porté à l'actif de la Caisse.

Du fait de l'entrée en vigueur de l'article 89 de la Loi, l'administrateur de la caisse des réclamations, en poste le 24 avril 1989, a pris immédiatement les fonctions d'administrateur de la Caisse, jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans.

2. Dispositions transitoires — Une nouvelle caisse remplace l'ancienne

Les autres dispositions transitoires, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ayant un rapport avec les deux caisses, stipulent que:

(a) La partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*[2], s'applique aux pertes ou dommages subis après le 1er mai 1989, peu importe la date à laquelle l'événement les ayant occasionnés s'est produit.

(b) Les demandes en recouvrement de créance présentées à la nouvelle caisse d'indemnisation (La Caisse) après le 24 avril 1989, pour une perte ou un dommage subi avant cette date, seront traitées conformément à la partie XV[3] de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui régissait les activités de la caisse des réclamations.

(c) Tous les droits et obligations incombant à la caisse des réclamations, avant le 24 avril 1989, deviennent ceux de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse).

(d) Les demandes en recouvrement de créance, les droits et obligations non encore réglés par la caisse des réclamations de la pollution maritime, au 1er mai 1989, peuvent être dirigés contre la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse), les droits transférés et être exercés et les obligations remplies par celle-ci, en conformité avec les dispositions de la partie XV[3] de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Au cours de l'exercice financier 1989-90, la caisse des réclamations n'a existé que 23 jours. Aucune réclamation n'a été déposée pendant cette période. Par conséquent, ce rapport annuel est presqu'entièrement consacré aux activités de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, pour la période s'étendant du 24 avril 1989 au 31 mars 1990.

3. La nouvelle législation

Le 24 avril 1989[4], est entrée en vigueur une nouvelle partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, instaurant un plan révisé et

[1] Remplacée par les lois révisées du Canada 1985, ch. 6 (3e supplément) du 1er mai 1989
[2] L. R. C. 1985, ch. 6 (3e supplément)
[3] L. R. C. 1985, ch. s-9
[4] Le ch-7 des Loi du Canada 1987, figure maintenant au ch. 6 (3e supplément) des Lois révisées du Canada 1985.

grandement amélioré de responsabilité et d'indemnisation, en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Ce plan légal, comme je l'avais mentionné dans mon rapport annuel 1988-89, se compose de trois éléments:

(a) Une caisse nouvelle, la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, remplaçant la caisse des réclamations de la pollution maritime dissoute, dont le solde de 149 618 850,24 $ a été crédité à la nouvelle caisse, le 24 avril 1989.

La nouvelle législation, pour un événement survenant au cours de l'exercice financier de son entrée en vigueur, a fixé à 100 000 000 $, le plafond de responsabilité totale de la Caisse. Elle stipule également que la limite de responsabilité doit être indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire. Par conséquent, la limite de responsabilité de la Caisse a été rajustée à 105 500 000 $ pour l'exercice financier commençant le 1er avril 1990.

La législation autorise également une contribution de 30 cents par tonne, si celle-ci était imposée, devant être versée à la Caisse, au cours de l'exercice financier de l'entrée en vigueur de la législation. Cette contribution serait perçue pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, importée au Canada ou expédiée du Canada, sur un navire.

La législation stipule en outre que la contribution visée doit être indexée annuellement, de la même manière que doit l'être la limite de responsabilité de la Caisse. Par conséquent, la contribution, si celle-ci était imposée au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 1990, a été rajustée à 31,65 cents par tonne. Toutefois, il est à remarquer qu'à l'heure actuelle, cette contribution révisée, destinée à alimenter la Caisse n'a pas été imposée[5].

(b) Le 24 avril 1989, la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC) est aussi entrée en vigueur au Canada. La CRC s'applique aux navires transportant en vrac une cargaison d'hydrocarbures persistants. Son objectif consiste à s'assurer que les personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, reçoivent une indemnisation. Pour de tels dommages, la CRC met strictement en cause la responsabilité maximale du propriétaire du navire d'où provient le rejet d'hydrocarbures. A part quelques exceptions importantes, la responsabilité maximale du propriétaire peut être limitée au plus petit des deux montants suivants: 202 $[6] par tonneau de jauge de responsabilité du navire ou un montant total d'un maximum d'environ 21,25 millions de dollars[6].

Un navire transportant en vrac une cargaison de plus de 2000 tons (2032 tonnes métriques) d'hydrocarbures persistants et naviguant dans des eaux canadiennes, doit avoir à bord, un certificat couvrant sa responsabilité, délivré au titre de cette Convention, attestant que l'assurance maritime du propriétaire du navire est de l'ordre de grandeur de ce montant maximum. Une particularité remarquable de la CRC, est le droit que possèdent les créanciers d'intenter une action directe contre les assureurs, pour faire valoir leur créance.

(c) Le 24 avril 1989 est entrée en vigueur au Canada, la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention sur le Fonds). C'est cette Convention qui a permis de constituer le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Le Fonds).

L'objectif de ce Fonds est de procurer une indemnisation supplémentaire à celle payable aux termes de la CRC.

Le Fonds, financé dans la plupart des États, par les personnes qui reçoivent en vrac, annuellement plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures, donnant lieu à contribution, transportés par mer, indemnise

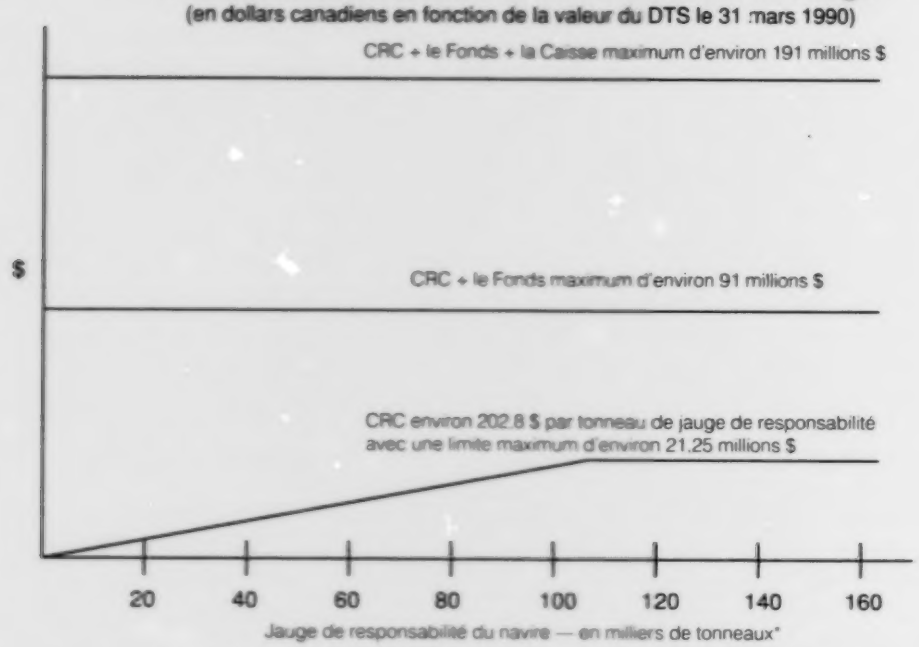
[5] Entre le 15 janvier 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents par tonne était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, importée au Canada sur un navire. Les recettes totales de la contribution, créditées à la caisse des réclamations de la pollution maritime, se montaient à 34 866 459,88 $.

[6] Les montants payables aux termes de la CRC et du Fonds international varient étant donné qu'ils, sont tributaires du taux de change des droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (au 31 mars 1990, 1 DTS = 1,52$ can.)

Illustration I

Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* — indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, découlant d'un événement mettant en cause un navire-citerne chargé

(en dollars canadiens en fonction de la valeur du DTS le 31 mars 1990)



1. La convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 21,25 millions $.
2. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Le Fonds) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 91 millions $.
3. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse), le Fonds et la CRC garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum d'environ 191 millions $ pour un événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

NOTA : En cas de rejets provenant d'un navire-citerne chargé, la Caisse garantit jusqu'à 100 millions $ (suivant le rajustement de l'exercice financier 1989-1990) en sus des sommes disponibles provenant du Fonds et de la CRC. La Caisse peut également servir à indemniser certaines demandes faites en cas de pertes de revenus à la pêche ou de fuites ou rejets provenant de sources non identifiées.

* Selon la définition donnée à l'article V de la convention de 1969 sur la responsabilité civile.

les personnes qui ont subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, jusqu'à concurrence d'un montant maximum d'environ 91 millions de dollars par événement[6] (y compris l'indemnisation payable d'après la CRC). Si le propriétaire n'est pas responsable ou s'il l'est mais ne peut faire face à ses responsabilités, le Fonds paie l'indemnisation totale due. Les contributions du Canada au Fonds sont payées directement à même la Caisse. Voir l'illustration 1, représentant un résumé des niveaux d'indemnisation disponibles.

Ce nouveau plan légal d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures fonctionne de la manière suivante:

À la suite d'une demande d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par des rejets de ce produit provenant de navires, l'administrateur de la Caisse doit, s'il y a lieu, faire une enquête, évaluer les créances et faire une offre de règlement.

Un demandeur, autre qu'une administration publique au Canada, en recouvrement de

créance pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dispose de trois alternatives pour obtenir satisfaction:

(i) soumettre sa demande à l'administrateur de la Caisse – de la sorte, la Caisse peut être considérée comme étant l'un des premiers recours[7] ;

(ii) intenter un procès au propriétaire du navire;

(iii) soumettre une demande en recouvrement de créance au directeur du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Il est à remarquer que si les dispositions de la CRC et du Fonds international ne s'appliquent qu'aux rejets de navires transportants en vrac une cargaison d'hydrocarbures, par contre celles de la Caisse s'appliquent aux rejets provenant de toutes les catégories de navires, aux rejets ou fuites provenant de sources non identifiées et aux demandes pour pertes de revenus à la pêche.

4. Contributions au Fonds international

Le Fonds international est financé par des contributions évaluées d'après les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, importées par mer ou transportées au cabotage, reçues par des États membres, au cours de l'année civile précédant celle où les contributions ont été déterminées. "Les hydrocarbures donnant lieu à contribution" comprennent le pétrole brut et le fuel-oil lourd (no. 4 et au-dessus) servant de combustible pour le chauffage et les centrales électriques. Les quantités totales d'hydrocarbures, supérieures à 150 000 tonnes pour l'année en question, reçues par des personnes, doivent faire l'objet d'une déclaration écrite.

L'administrateur de la Caisse a l'obligation légale, de déclarer par écrit au directeur du Fonds international, les quantités d'hydrocarbures, donnant lieu à contribution, reçues dans des endroits au Canada et de payer les contributions dues au Fonds international, à même la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, conformément à l'article 14 de la convention sur le Fonds. Dans la plupart des autres États membres, les contributaires sont des personnes qui ont réellement reçu les hydrocarbures.

Des dispositions ont été prises par lesquelles Revenu Canada, Douanes et Accises et Statistique Canada sont en mesure de fournir annuellement des détails, sur les quantités d'hydrocarbures importées ce qui par conséquent évite d'avoir à prendre des règlements pour obliger les compagnies à déclarer individuellement les quantités qu'elles ont importées. Cet arrangement a fonctionné sans encombre et efficacement, jusqu'ici.

Toutefois, ces sources de renseignements n'ont pas été en mesure de déclarer les expéditions d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, faites au cabotage. En l'absence de règlement, la coopération de l'industrie a été sollicitée et a été spontanément offerte pour fournir les renseignements requis.

Aux termes de la convention sur le Fonds, le Canada avait l'obligation de verser au Fonds international, une contribution initiale calculée sur la base d'une somme fixe, par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue au cours de l'année civile précédant celle où la présente convention est entrée en vigueur au Canada.

La contribution initiale du Canada, d'un montant de 134 330,73 $, calculée sur la base des 30 173 643 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçues au cours de l'année civile 1988, a été versée au Fonds international.
En outre, la première contribution annuelle du Canada a aussi été versée, telle que déterminée par l'Assemblée, d'un montant de 72 877,26 $ (pour la partie de l'année 1989 au cours de laquelle le Canada était membre, c'est-à-dire du 24 avril au 31 décembre 1989).

Au cours de l'année civile 1988, un total de 857 458 424 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, a été reçu par les 43 pays membres du Fonds international. Sur ce total, 3,52% proviennent du Canada ce qui place le pays au septième rang après le Japon, l'Italie, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Espagne.

[7] À la suite du paiement d'une créance, l'administrateur de la Caisse est subrogé dans les droits du demandeur et a l'obligation légale de chercher à se faire rembourser par le propriétaire du navire ou le Fonds international, selon les circonstances.

L'illustration 2 représente la répartition en pourcentage des contributions annuelles des États membres.

5. Comité exécutif et assemblée du Fonds international

Au cours de la semaine du 23 au 27 octobre 1989, la vingt-deuxième et la vingt-troisième session du comité exécutif et la douzième session de l'assemblée du Fonds international se sont tenues à Londres, Angleterre.

L'administrateur était le chef de la délégation canadienne à ces réunions portant sur le paiement des demandes en recouvrement de créances, le budget de l'année à venir, les contributions annuelles — un total de 1 600 000 £ pour 1989 — la définition d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et les rapports sur les réceptions d'hydrocarbures.

Le Canada a été élu membre du comité exécutif, comme étant l'un des États recevant les plus grandes quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

M. Måns Jacobsson, l'actuel directeur du Fonds a été réélu pour un second mandat de 5 ans, prenant effet le 1er janvier 1990.

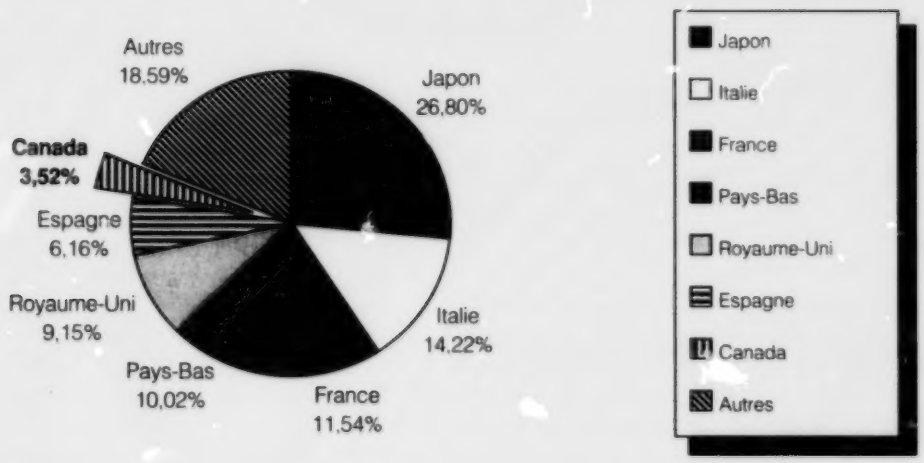
6. Exxon Valdez

Le 24 mars 1989, le pétrolier Exxon Valdez battant pavillon des États-Unis, est allé s'échouer dans le détroit du Prince William, sur la côte sud de l'Alaska, déversant à la mer environ 11 000 000 de gallons de pétrole brut. Cette catastrophe eu un grand retentissement car contrairement à bien d'autres rejets d'hydrocarbures, elle changea la perception et l'expectative du public quant à la responsabilité, aux possibilités d'indemnisation et aux facultés d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.

Les répercussions de ce rejet unique d'hydrocarbures, seront certainement ressenties encore pendant de nombreuses années. Les frais encourus, seuls, (de l'ordre de 2 500 000 000 $ US) mettent essentiellement en doute, les paramètres existants des plans d'indemnisation nationaux et internationaux actuellement en vigueur au Canada et ailleurs, en cas de rejets d'hydrocarbures.

Illustration 2

Hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus dans les territoires des États membres du Fonds international durant l'année 1988



7. Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin

En juin 1989, le premier ministre nomma un comité chargé d'examiner les mesures actuellement en place, afin d'assurer à l'avenir, le transport en toute sécurité des hydrocarbures et produits chimiques à bord des navires-citernes et des barges, dans les eaux canadiennes et les zones de pêche. Cet examen devait inclure la législation canadienne et les conventions internationales présentes, traitant de responsabilité et d'indemnisation en cas de rejets d'hydrocarbures.

David Brander-Smith, C. R., président, Denise Therrien (Ing.) et Stan Tobin composent ce comité et des dispositions avaient été prises:

(a) pour convier ces trois membres du comité à assister au premier séminaire canadien consacré aux rejets d'hydrocarbures (voir l'article 8 de mon rapport),

(b) pour qu'une réunion ait lieu entre les membres du comité et le directeur du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, lors de son passage à Ottawa où il assistait au séminaire,

(c) pour fournir des renseignements au sujet de l'historique et du fonctionnement de la caisse des réclamations de la pollution maritime et de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.

Le 29 septembre 1989, le comité a présenté un rapport provisoire et son rapport final est prévu pour la fin de 1990. Bien que ce rapport provisoire ne contienne aucune recommandation concernant la Caisse, il est vraisemblable que le rapport final sera beaucoup plus détaillé et complet.

8. Premier séminaire canadien consacré aux rejets d'hydrocarbures

Le 6 septembre 1989, s'est tenu à Ottawa un séminaire, patronné et organisé par la Caisse d'indemnisation, consacré au nouveau plan canadien de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Une assistance nombreuse se pressait au séminaire, parmi laquelle se trouvaient des membres du barreau de l'amirauté d'un peu partout au Canada, des représentants de l'industrie pétrolière et des transports maritimes et des hauts fonctionnaires de la Garde Côtière canadienne, des Ministères des Affaires extérieures, de la Justice, de Pêches et Océans et d'Environnement Canada, ainsi que les membres du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin.

L'objectif de ce séminaire était de présenter les détails du nouveau plan légal de responsabilité et d'indemnisation en cas de rejets d'hydrocarbures, en vigueur au Canada et de montrer ses liens avec le plan international.

Le séminaire avait attiré d'excellents conférenciers venus du Canada et de l'étranger.

Le directeur du Fonds international fut le principal orateur. Les autres conférenciers et les sujets traités étaient:

Allocution de bienvenue
Ranald A. Quail
Sous-ministre adjoint / marine
Commissaire de la Garde côtière canadienne.

Introduction
P. M. Troop, C. R.
Administrateur
de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires

Sujets de discussion
Les conventions internationales relatives à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures
M. Mäns Jacobsson
Directeur du Fonds international

La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires
P. M. Troop, C. R.
Administrateur

Rapports adressés au Fonds international
Fergus Millar

Responsabilité et indemnisation au Canada, en cas de rejets d'hydrocarbures

1. Le point de vue du public
   L. C. Audette, O. C., C. R.
2. Le point de vue de l'administration publique
   Michael A. H. Turner
   Commissaire adjoint
   Garde côtière canadienne

   A. E. H. Popp, C. R.
   Avocat-général principal
   Amirauté et droit maritime
3. Le point de vue des propriétaires de navires
   Dr. Edgar Gold
4. Le point de vue international
   M. Mäns Jacobsson
   Directeur du Fonds international

Remarques finales
W. David Angus, C. R.
Président
de l'association canadienne de droit maritime

Au cours de l'année, l'administrateur a fait des exposés à des groupes du gouvernement et de l'industrie, à Montéal, Toronto, Ottawa et Halifax.

9. Manuel sur les demandes d'indemnisation

Étant donné le nouveau rôle élargi de la Caisse, un manuel sur les demandes d'indemnisation a été publié par l'administrateur, peu avant la fin de l'année. Il nous a semblé utile qu'un manuel puisse aider les personnes désireuses de déposer une demande en recouvrement de créance, auprès de la Caisse, en indiquant les renseignements et documents indispensables exigés pour évaluer correctement les demandes.

Le manuel contient des renseignements essentiels sur la Caisse, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 sur le Fonds. En outre, il fait état de la responsabilité de la Caisse et des possibilités d'indemnisation offertes par les deux conventions et la Caisse.

Le manuel:

(a) indique les types de créances pour lesquelles la Caisse peut être responsable qui peut déposer une demande, les délais impartis pour déposer des demandes et où les adresser.

(b) énonce très simplement, les renseignements et documents exigés par l'administrateur pour traiter les demandes en ce qui concerne le coût des mesures de sauvegarde et les opérations de nettoyage; les frais de remplacement et de réparation, les pertes de salaires ou de revenus durant le temps où les biens sont en cours de réparation, remplacement ou restauration, pour les remettre en état de fonctionnement; les fuites ou rejets provenant de sources non identifiées et les demandes pour pertes de revenus à la pêche.

Des exemplaires du manuel peuvent être commandés à:

La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires
900-270, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

10. Événements découlant de rejets d'hydrocarbures

10.1. Rejets à l'eau non identifiés, en 1984, d'hydrocarbures dans le Lac Supérieur près de Michipicoten (Ontario)

La Couronne entama un procès contre l'administrateur de la caisse des réclamations de la pollution maritime, en vue de recouvrer 12 354,99 $ pour des frais de nettoyage engagés à la suite de rejets d'hydrocarbures dans le port de Michipicoten en juillet 1984. En fin de compte, le montant de la créance n'a pas été contesté; la question était de savoir quelle était la source de la pollution. Au moment de l'événement, la *Loi sur la marine marchande du Canada* prescrivait que le demandeur devait apporter la preuve que les rejets d'hydrocarbures provenaient d'un navire. Finalement, la Couronne était en mesure d'apporter la preuve que la source la plus vraisemblable des rejets d'hydrocarbures était un navire et que tous les efforts raisonnables avaient étaient faits pour identifier le navire coupable, sans succès hélas. Une enquête plus approfondie indiquait qu'il

n'existait aucune possibilité pour que la source des rejets d'hydrocarbures soit située à terre.

Etant donné le retard considérable mis par la Couronne pour déposer cette réclamation devant les tribunaux et d'autres atermoiements pour répondre aux demandes de l'administrateur, la Couronne accepta d'abandonner sa créance concernant 5 ans d'intérêts ainsi que les frais de justice.

Les facteurs ayant poussé l'administrateur à donner son accord pour régler cette créance, sont donc:

(a) les dépenses encourues semblaient raisonnables et leur demande de remboursement par la Couronne, justifiée;

(b) une procédure judiciaire prolongée aurait été très coûteuse et entraîné le risque de voir le tribunal accorder des intérêts pour cette créance, ainsi que des frais de justice;

(c) un manque de preuve établissant que les rejets d'hydrocarbures provenaient d'une source située à terre.

Pour ces raisons, il avait été jugé que ce règlement était approprié, considérant la bonne administration de la Caisse. Tout fut terminé, la procédure devant la Cour Fédérale abandonnée et la mainlevée de la créance accordée.

10.2. Rejets d'hydrocarbures, en 1988, par le pétrolier SOUTH ANGELA à Come-by-Chance (Terre-Neuve)

L'année dernière, je signalais la procédure judiciaire engagée devant la Cour Fédérale du Canada, par plus de 200 marins-pêcheurs, pour des dommages et des pertes de revenus dus à ces rejets d'hydrocarbures provenant du pétrolier SOUTH ANGELA de 59 353 TX de J.B.

Bien que l'administrateur n'ait pas été appelé à être partie à ces procédures, une tentative a été faite pour inciter la Caisse à payer les frais encourus par l'avocat-conseil et les clients. Les dommages probants réels paraissaient être insignifiants.

En réponse, j'ai attiré l'attention du conseiller juridique agissant au nom des marins-pêcheurs, sur le fait qu'avant qu'un paiement puisse être effectué, certaines conditions réglementaires devaient être respectées. La condition la plus importante à réaliser, était que les marins-pêcheurs obtiennent qu'un jugement soit prononcé contre le propriétaire du navire et que le montant stipulé au jugement demeure impayé. Aucune de ces conditions n'a été accomplie.

10.3. Barge pétrolière NESTUCCA (1988)

Dans mon dernier rapport annuel (1988-1989), j'ai donné une brève description de ces rejets d'hydrocarbures sous le titre *Les rejets d'hydrocarbure sur la côte ouest*. Au cours de l'exercice financier actuel, divers faits nouveaux se sont produits.

Bien que ces rejets d'hydrocarbures se soient produits dans les eaux des États-Unis, ils ont néanmoins causé des dommages considérables par pollution, au Canada et dans les eaux canadiennes.

Le 23 décembre 1988, le remorqueur américain OCEAN SERVICE abordait et crevait la coque de la barge qu'il avait en remorque — barge pétrolière américaine NESTUCCA de 5339 TX de J. B., chargée d'environ 11 millions de litres de fuel-oil N° 6. Après l'abordage, la barge NESTUCCA perdant sa cargaison, fut remorquée à environ 60 kilomètres en mer, au large de l'embouchure du fleuve Columbia où des réparations provisoires furent effectuées. Le 31 décembre 1988, environ 875 000 litres d'hydrocarbures firent leur apparition sur les plages canadiennes, couvrant le littoral près du phare de Carmanah. Des échantillons d'hydrocarbures prélevés à la pointe Carmanah, étaient en tout point semblables à ceux de la cargaison de la barge NESTUCCA.

La barge NESTUCCA et le remorqueur OCEAN SERVICE étaient la propriété de Sause Brother's Ocean Towing Service Inc. et étaient inscrits au West of England Protecting Club, avec une couverture totale contre la pollution, d'un montant maximum de 400 000 000 $ U. S.

Les propriétaires entreprirent les procédures légales devant les tribunaux américains afin de limiter leur responsabilité, conformément à la Loi des États-Unis. Le tribunal exigea que tous les demandeurs déposent leurs réclamations devant le tribunal, au plus tard le 1er décembre 1989.

La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires a accusé réception de 15 demandes

d'indemnisation qui lui ont été adressées pour des pertes de revenus à la pêche, conformément à l'article 675 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les demandeurs prétendent qu'ils ont subi des pertes de gains à la pêche parce que le Ministère de Pêches et Océans a fermé certaines zones sur la côte ouest de l'île de Vancouver, conséquence directe des rejets d'hydrocarbures de la barge NESTUCCA. Les zones de pêche 23 et 24 furent fermées à la pêche pour des espèces selectionnées de coquillages et crustacés mais, furent réouvertes peu après pour toutes les espèces autres que les crabes pour lesquels l'autorisation ne fut accordée que le 26 juin 1989.

Cet événement s'est produit avant que la nouvelle Partie XXI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'entre en vigueur, le 24 avril 1989[8]. Le régime légal applicable à l'époque était celui de la Partie XV de la Loi[9] qui, à une exception près, s'appliquait seulement aux rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers chargés, naviguant dans les eaux canadiennes.

La seule exception couvre les demandes d'indemnisation déposées par les pêcheurs pour des pertes de revenus dues à des rejets d'hydrocarbures. Les pêcheurs qui font valoir ce type d'argument, n'ont qu'à démontrer que la perte de revenus est attribuable aux rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Toutefois, le Parlement a stipulé qu'un pêcheur n'est en droit de présenter sa créance que s'il n'a pu recouvrer sa perte auprès d'une autre personne, en l'occurence, le propriétaire du navire.

En conséquence, une lettre fut adressée aux demandeurs marins-pêcheurs, les informant de cette obligation et en suggérant à chacun d'eux, de s'assurer qu'il avait bien accompli toutes les démarches indispensables pour recouvrer sa perte auprès du propriétaire du navire, en déposant sa demande auprès du tribunal de district américain de l'Orégon, avant le 1er décembre 1989. La plupart des demandeurs ont donc accompli ces démarches en temps voulu. Le tribunal américain devra décider si oui ou non les pêcheurs canadiens sont en droit de recouvrer leurs créances auprès du propriétaire du navire. La première étape de ce procès est prévue le 4 décembre 1990.

10.4. Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Ecosse) (1989)

Le 9 juin 1989, la Garde côtière a reçu un rapport indiquant que du mazout se dirigeait vers la terre dans la Baie de Gabarus. Le jour suivant arrivèrent des rapports supplémentaires faisant état d'une nappe d'hydrocarbures dans le port et indiquant que des caisses à claire-voie s'y trouvant renfermant des homards, avaient été enduites de mazout. Rien n'indiquait la provenance du mazout.

Des agents de la Garde côtière du centre des urgences de Mulgrave, furent dépêchés sur les lieux pour tenter de récupérer les hydrocarbures et empêcher de plus amples dommages. Trois cents pieds de barrages flottants furent mis en place autour des caisses à claire-voie renfermant des homards.

Ces mesures n'avaient pas été prises suffisamment à temps pour empêcher la pollution d'une grande quantité de homards et de caisses à homards se trouvant dans le port à ce moment. Du fait de cette pollution, le Ministère de Pêches et Océans donna l'ordre à l'un des pêcheurs de homards, de se défaire de 47 caisses de homards vivants lui appartenant. Par la suite, sous la surveillance directe de Pêches et Océans et après avoir conservé 185 livres de homards consommables, les homards condamnés furent transportés au large et rejetés à la mer.

Le 26 juillet 1989, ce pêcheur de homards, conformément au paragraphe 710(5) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* adressa une demande d'indemnisation à l'administrateur de la Caisse, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, concernant environ 4000 livres de homards destinés aux poissonneries et aux conserveries.

Même si l'identité du ou des navires pollueurs demeure inconnue, le demandeur est en droit de bénéficier des dispositions du paragraphe 710(5) de la Loi qui stipule qu'il n'est pas tenu de démontrer à l'administrateur que les dommages subis, dus à la pollution par les hydrocarbures, ont été causés par un navire.

[8] Lois du Canada 1987, Ch. 7
[9] Lois révisées du Canada 1985, Ch. s-9

J'ai conduit mon enquête relative à la demande d'indemnisation et obtenu la preuve, donnée sous serment par le demandeur, du montant de ses pertes, des dommages subis, des frais encourus par lui-même, y compris ses frais de justice. J'ai également déterminé le montant des intérêts qui lui étaient dus, conformément à l'article 723 de la Loi. En conséquence j'évaluais la créance à 16 276,00 $, plus les frais de justice d'un montant de 2700 $. Le 5 octobre 1989 cette somme convenue a été versée au demandeur par prélèvement sur la Caisse.

Le 30 août 1989, conformément à l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, des usines de traitement des produits de la mer déposaient auprès de l'administrateur, des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour la perte de 6408 livres de homards destinés aux poissonneries, de 5922 livres de homards devant être mis en conserve et pour les frais de nettoyage et de réparation de 430 caisses à claire-voie à homards, neuves ou presque neuves, polluées par les hydrocarbures dans le port de Gabarus.

J'ai aussi mené mon enquête au sujet de cette demande d'indemnisation et obtenu sous serment des preuves de la part des agents et employés des usines. Ces preuves établissaient à ma satisfaction que le Ministère de Pêches et Océans avait ordonné à ces usines de se défaire de 55 caisses de homards vivants leur appartenant et que les homards condamnés soient transportés au large et rejetés à la mer. En outre, pour atténuer leurs pertes, les employés des usines ont nettoyé et gardé environ 20 000 livres d'autres homards pollués par les hydrocarbures. Ces efforts furent partiellement couronnés de succès à l'exception de 6438 livres de homards qui sont morts au cours de ces opérations. Il n'existait aucune preuve que cette créance résultait d'une action, d'une omission ou d'une négligence de la part des demandeurs.

Après avoir déterminé les intérêts auxquels avaient droit les usines, aux termes de la Loi, j'évaluais cette créance à 48 000 $, plus 2000 $ d'intérêts. Le 6 octobre 1989, ce montant fut offert et accepté. Le versement fut effectué le 16 octobre 1989.

Au 31 mars 1990, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue de la part de la Garde côtière canadienne pour les frais encourus par sa Majesté, pour récupérer les hydrocarbures et effectuer les nettoyages.

10.5. Rejets d'hydrocarbures, dans la Baie de Fundy (Nouveau Brunswick) par le pétrolier CAMARGUE

Le dimanche 18 juin 1989, le pétrolier français CAMARGUE de 69016 TX de J. B., laissa déborder à la mer, la caisse à combustible supérieure babord de sa salle des marchines alors qu'il se ravitaillait en soutes (fuel-oil intermédiaire) sur un chaland-citerne. Ce débordement s'est produit alors que le pétrolier était amarré à la bouée unique de Canaport, près de Saint Jean (N. B.). Etant donné que le débordement de fuel-oil a eu lieu par brume, la quantité réelle déversée à la mer n'a pu être déterminée avec précision.

Une nappe d'hydrocarbures de 2,5 kilomètres a été aperçue au large de la centrale électrique de Coleson Cove. Tout d'abord, il semblait y avoir quelques menaces pour les établissements de pêche dans les secteurs de la Baie Black et de la Baie Passamaquaddy mais les marées et les vents éloignèrent la nappe des plages, des parcs et établissements de pêche à saumons et la chassèrent vers la Baie de Fundy où elle s'évapora rapidement.

Le CAMARGUE était un pétrolier chargé de plus de 2000 tons d'hydrocarbures, possédant un certificat d'assurance valide, délivré conformément aux dispositons de la Conventions sur la responsabilité civile, prouvant qu'il était assuré en totalité par l'association United Kingdom Protection and Indemnity Club, contre les risques de pollution par les hydrocarbures. Son propriétaire et ses assureurs seront entièrement et directement tenus responsables des frais encourus et selon les prévisions, les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne devraient pas excéder la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue et nous n'envisageons pas que des réclamations puissent être déposées contre la caisse d'indem-

nisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.

10.6. Navire-citerne NANCY ORR GAUCHER (1989)

Le 25 juillet 1989, ce navire-citerne à double fond et double coque appartenant à un armateur canadien et immatriculé au Canada, d'une jauge brute de 2999 TX, était arrivé à Hamilton (Ontario) en provenance de St. Romuald (Québec) avec une cargaison de 4275 tonnes de goudron réchauffé.

Peu après son accostage, alors qu'il se préparait à décharger la cargaison de sa citerne N° 7, se produisit un jaillissement soudain de goudron provenant de l'ouverture de prise des creux de la citerne N° 1 et de la vanne de pont de cette citerne.

Environ 250 m^3 du chargement s'échappèrent de la citerne dont 25 m^3 se répandirent dans le port. Le propriétaire du navire et ses assureurs tombèrent d'accord sur les frais encourus s'élevant à 230 599 $, pour récupérer la cargaison et payèrent ce montant, la limite de responsabilité du propriétaire étant d'environ 473 000 $. Le propriétaire du navire a déposé une demande d'indemnisation auprès du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, pour des frais additionnels occasionnés par le nettoyage du navire-citerne (environ 483 000 $). Le Fonds conteste cette demande.

Au point de vue canadien, la signification de cet événement tient au fait que le Fonds international, pour la première fois depuis que le Canada est membre du Fonds, ait été directement impliqué dans un rejet d'hydrocarbures survenu dans les eaux canadiennes.

10.7. Navire A. S. L. SANDERLING (1989)

Le 21 août 1989, le centre de trafic de la Garde côtière à Halifax, signalait un rejet de mazout au poste à quai 30, dans le port d'Halifax, le long du navire A. S. L. SANDERLING de 14741 TX de J. B. Un barrage flottant fut déployé autour de l'étrave et de l'arrière du navire. Le propriétaire du navire pris en charge et paya les frais des opérations de nettoyage, d'un montant inférieur à 10 000 $. Les preuves ne concordaient pas quant à savoir si les hydrocarbures provenaient ou non du navire. Aucun échantillon du mazout de soute n'avait été prélevé à bord alors que des échantillons des hydrocarbures répandus l'avaient été.

Je reçus des demandes de renseignements quant à savoir si la Caisse rembourserait le propriétaire du navire ou la Couronne pour les frais encourus. Le propriétaire du navire n'étant pas une administration publique, n'est pas en droit de se retourner contre la Caisse. Si le propriétaire du navire était remboursé par la Couronne, d'après le principe que c'est elle et non pas lui qui devrait avoir payé les frais, il existe un doute quant à savoir si la Caisse peut être mise en demeure de rembourser la Couronne.

Au 31 mars 1990, aucune demande d'indemnisation relative à cet événement n'a été reçue.

10.8. Navire MINERVA (1989)

Le 6 octobre 1989, le navire MINERVA de 14500 TX de J. B., battant pavillon Brésilien, a déversé une quantité inconnue de fuel-oil dans le port de Montréal.

Après avoir dénié leur responsabilité, les assureurs du navire firent appel, en temps utile, à un entrepreneur local pour récupérer les rejets d'hydrocarbures.

Une controverse s'éleva pour savoir si oui ou non tout le travail effectué par l'entrepreneur était en relation avec le déversement d'hydrocarbures provenant du MINERVA. Finalement, les assureurs du navire refusèrent de payer intégralement la facture de l'entrepreneur.

Le conseiller juridique de l'entrepreneur demanda si la Caisse accepterait de payer la partie impayée de sa facture, en se fondant sur le fait qu'une certaine quantité d'hydrocarbures pouvait avoir pour origine des rejets provenant de sources non identifiées.

Il lui fut répondu que je n'étais au courant d'aucune disposition stipulant que la Caisse pouvait être tenue pour responsable de ce genre de créance. Au 31 mars 1990, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à ce sujet.

10.9. Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTIS (1990)

Le 23 février 1990, au petit matin, le navire de pêche ARCTURUS, de 2603 TX de J. B., battant pavillon Polonais était amarré au poste No 3 du terminal Vantern dans le port de Vancouver lorsqu'il fut abordé sur son avant bâbord par le vraquier RUBIN LOTUS de 22599 TX de J. B., battant pavillon du Vanuatu. En conséquence, une brèche fut ouverte dans le bordé bâbord à hauteur du peak avant de l'ARCTURUS. Les 40 tonnes de diesel-oil que contenait le peak, se déversèrent dans les eaux du port de Vancouver.

Sous la direction de la société du Port de Vancouver, différentes organisations ont été engagées pour effectuer des opérations de nettoyage.

Le 26 février 1990 la société du Port de Vancouver entreprenait des poursuites judiciaires devant la Cour Fédérale du Canada, contre les deux navires, leurs propriétaires et leurs capitaines. Les feuilles d'audience de la Cour révèlent que les propriétaires du RUBIN LOTUS avaient déposé une caution de 1 171 000 $ afin de permettre à leur navire d'appareiller.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 713(1) a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'administrateur n'a pas été appelé a être partie à ces procédures. Etant donné qu'il semblait que la caution déposée suffisait à régler toutes les créances réclamées, le conseiller de la société du Port de Vancouver donna son accord pour modifier l'action en justice dans le but de se joindre à l'administrateur en tant que partie à la procédure, uniquement s'il devenait nécessaire de poursuivre l'action.

11. Aperçus chronologiques intéressant la caisse des réclamations de la pollution maritime

Etant donné la cession de la caisse des réclamations de la pollution maritime, un résumé rétrospectif de toutes les demandes d'indemnisation reçues et payées par cette caisse depuis la nomination du premier administrateur en 1973, pourrait vous être utile ainsi qu'au Parlement et au public. Les détails figurent à l'illustration 3.

Illustration 3

Résumé des demandes d'indemnisation / De leur règlement — Caisse des réclamations de la pollution maritime (jusqu'au 31 mars 1990)

Date	Navire (État du pavillon)	Lieu de l'événement	Cause de l'événement	Quantité / type d'hydrocarbures	Demandes d'indemnisation reçues	Observations — versements effectués
04.07.73	St. Spiridon (Liberia) Florence (Liberia)	Fleuve St. Laurent	Abordage	300 tonnes fuel-oil	Pertes de revenus par les pêcheurs 3 200,00 $	Réglé la somme de 345,90 $
29.09.74	Island Spruce (Iles Caïmans)	Côte est de la Nouvelle-Ecosse	Échouement	36 tonnes fuel-oil	Frais de nettoyage 10 514,20 $	Réglé la somme de 9 895,86 $
30.09.74	Golden Robin (Grèce)	Dalhousie (N.B.)	Échouement	Mazout de soutes C	Perte de revenus d'un pêcheur 3 000,00 $	Réglé la somme de 300,00 $
					Frais de nettoyage/ dommages 179 000,00 $	Les parties concernées ont accepté de transiger avant jugement. Aucun paiement effectué par la Caisse
29.09.77	Vasco d'Orey (Portugal)	St. John's (Terre-Neuve)	Incendie a bord	65 tonnes diesel-oil	Mesures de sauvegarde	Demande abandonnée
15.03.79	Kurdistan (Grande-Bretagne)	Détroit de Cabot	Défauts dans la structure	6300 tonnes Mazout de soutes C	Pertes de revenus par les pêcheurs 422 000,00 $ Frais de nettoyage 6 946 109,00 $	Toutes les parties concernées ont accepté de transiger avant jugement — Réglé la somme de 2 349 364,00 $
20.08.79	George M. Kellar (Liberia)	St. Jean (N.B.)	Déversement accidentel	1,5 tonnes. Pétrole brut	Créance des pêcheurs — Perte de poissons 8 500,00 $ Dégâts aux engins de pêche 4 500,00 $	Le propriétaire du navire a accepté de transiger avant jugement
21.10.79	Rejets provenant de sources non-identifiées	Lac Ontario (secteur de Kingston)	Inconnue	0,4 tonnes Mazout de soutes C	Frais de nettoyage 58 633,82$	Règle la somme de 58 633,82 $
31.10.79	Sevonia Team (Grande-Bretagne)	Port-au-saumon (P.Q.)	Nettoyage de citernes	Inconnue Lavage au Pétrole Brut	Frais de Nettoyage 14 500,00 $. Pertes de revenus des pêcheurs/ Dégâts aux engins de pêche 24 610,00 $	Demande abandonnée/ temps révolu

Illustration 3 *(continuation)*

Date	Navire (État du pavillon)	Lieu de l'événement	Cause de l'événement	Quantité / type d'hydrocarbures	Demandes d'indemnisation reçues	Observations — versements effectués
07.11.79 11.11.79	Sprague Arcturus (Liberia) Irving Arctic (Canada)	St. Jean (N.B.)	Déversement accidentel	0,7 tonnes Mazout de soutes C 1,6 tonnes fuel-oil	Créances d'un pêcheur Perte de poissons 8 500,00 $ Dégats aux engins de pêche 8 700,00 $	Demande abandonnée/ temps révolu
30.08.80	Rejets provenant de sources non-identifiées	Point Tupper (N.E.)	Inconnue	Inconnue Mazout de soutes C	Frais de nettoyage 20 000,00 $	Payé par Gulf Canada — La Caisse n'est pas responsable
16.09.80	Lady Era (Grèce)	Port Cartier (P.Q.)	Échouement	482 tonnes de fuel-oil/huile de graissage	Enlèvement des hydrocarbures 303 339,28 $	Réglé la somme de 298 399,28 $
23.09.81	Armonia (Grèce)	Ville de Quebec (P.Q.)	Déchirure d'une citerne au cours de l'accostage à quai	143 tonnes mazout de soutes	Frais de nettoyage 250 000,00 $. Demande d'indemnisation par les pêcheurs : Perte de revenus et dégâts aux engins de pêche 15 000,00 $	Demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire
07.10.81	Rejets provenant de sources non-identifiées	Cornwall (Ontario)	Pompage des mailles de cales	4,1 tonnes mélange	Frais de nettoyage 95 531,00 $	Réglé la somme de 108 449,60 $ (Comprend les frais de justice et les intérêts)
07.12.83	Unisol (Perou)	Chandler (P.Q.)	Échouement	Inconnue fuel-oil	Frais de nettoyage d'enlèvement 1 409 747,14 $	Règlement négocié d'un montant de 200 000,00 $
27.04.84	Rejets provenant de sources non-identifiées	Michipicoten (Ontario)	Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage 12 354,99 $	Discussions en cours pour le règlement
?.06.84	Rejets provenant de sources non-identifiées	Point Pelee (Ontario)	Inconnue	Impossible à estimer	Frais de nettoyage 182 979,45 $	Réglé la somme de 95 563,42 $
03.11.85	Pointe Levy (Canada)	Matane (P.Q.)	Échouement	236 tonnes Mazout de soutes C	Frais de nettoyage 3 079 937,39 $	Demande abondonnée/ temps révolu
06/07.03.88	South Angela (Liberia)	Come-By-Chance (Terre-Neuve)	Débordement	69 tonnes pétrole brut	Créances des pêcheurs inconnues, frais de nettoyage 202 000,00 $	En attente d'une décision du tribunal
23.12.88	Nestucca (États-Unis)	Au large de Grays Harbour — État de Washington	Abordage entre Remorqueur et sa Barge	860 tonnes Mazout de soutes C	Créances des pêcheurs, frais de nettoyage	En litige (Tribunaux américains)
9/10.06.89	Rejets provenant de sources non-identifiées	Gabarus (N. E.)	Inconnue	Inconnue Mazout de soutes C	Créances des pêcheurs	Réglé la somme de 68 976,00 $

12. État actuel de la Caisse

Au cours de l'exercice financier 1989-90, conformément aux articles 706 et 707 de la Loi, la caisse des réclamations de la pollution maritime et la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, ont versé, d'après les directives de l'administrateur ou à sa demande, la somme totale de 177 020,48 $, comprenant les frais suivants:

Honoraires de l'administrateur	53 725,00 $
Frais de justice ou de consultation	58 480,70
Frais divers	3 044,15
Frais de bureau	26 442,08
Assistance professionnelle	23 103,32
Frais pour la tenue du séminaire	1 288,00
Statistique Canada	4 360,00
Frais de déplacement	6 577,24
	177 020,48 $

Conformément à l'article 701 de la Loi, l'administrateur a versé au Fonds international, les sommes suivantes prélevées sur la Caisse, selon les dispositions des articles 10,11,12 de la Convention sur le Fonds:

Contribution initiale	134 330,73 $
Contribution annuelle 1989	72 877,26
Total	207 207,99 $

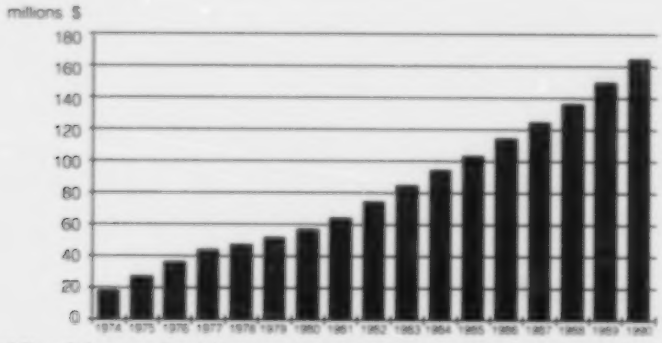
Conformément aux articles 710 et 711 de la loi, l'administrateur a réglé les créances présentées, à la suite des rejets d'hydrocarbures dans le port de GABARUS (Nouvelle-Ecosse) en juin 1989, provenant de sources non identifiées, pour un montant de 81 330,99 $.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse, se sont élevés à 15 629 699,69 $. Au 31 mars 1990, le solde créditeur de la Caisse représentait 164 782 990,47 $.

L'illustration 4 donne en détail, l'état des comptes de deux caisses, de 1974 à 1990.

Illustration 4

Etat de la CAISSE
Valeur en dollars de la caisse des réclamations / de la Caisse d'Indemnisation



Solde créditeur de la caisse des réclamations / de la caisse d'indemnisation au 31 mars de chaque année

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à ma haute considération.

L'administrateur de la caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution,
par les hydrocarbures, causée par les navires,
Peter M. Troop